4ème Orientation
TRANSPORTS

THEMATIQUE 2:
Développement de modes de déplacement alternatifs à l'utilisation de la voiture particulière

Fiche action n°4.2.1
INCITATION A L'ELABORATION DE PLANS DE DEPLACEMENTS ENTREPRISES

1. OBJECTIFS STRATEGIQUES

Inciter localement, les entreprises publiques et privées de l'Agglomération, à mettre en œuvre un PDE.

Pour ce faire, il est proposé de constituer un réseau de partenaires mobilisables rapidement et à même de répondre aux besoins de conseils et d'accompagnement et des entreprises.

2. CONTEXTE ET DIAGNOSTIC

Le PDE est un ensemble de mesures visant à optimiser les déplacements liés aux activités professionnelles en favorisant l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle. Sa mise en œuvre est encouragée par les autorités publiques, car il présente de nombreux avantages pour les entreprises, les salariés et la collectivité.

Le PDE est un vrai projet d'entreprise qui peut s'inscrire dans une démarche " qualité " ou dans un système de management environnemental.
Les déplacements liés aux activités professionnelles concernent les trajets domicile/travail mais aussi les déplacements professionnels des collaborateurs.

La mise en place de PDE s'inscrit :

- dans le contexte national de préservation de l'environnement et d'accompagnement de l'évolution des modes de vie,

- dans le contexte législatif qui s'impose aux entreprises puisque l'article 18 du projet de loi de financement de la Sécurité sociale pour 2009 généralise la prise en charge par les employeurs de 50 % du prix des titres d'abonnement des transports en commun, pour les déplacements domicile/travail. Les députés ont également adopté un amendement visant à étendre la prime transport aux abonnements de location de vélos.
- dans le contexte local de nécessaire mise en cohérence des besoins en déplacement des salariés et des infrastructures correspondantes (maillage cyclables, installation de parcs à vélos, transport en commun…)

3. ***DESCRIPTIF DE L'ACTION***
Mettre à la disposition des entreprises un ensemble de mesures de soutien pour les sensibiliser et les aider dans la mise en place d'un PDE (genre de "boîte à outils") : Etape 1 : informer et sensibiliser les entreprises publiques et privées à l'intérêt de construire un PDE : travailler à la mise en place d'une information/sensibilisation (à définir avec le groupe 6 communication). Etape 2 : faire bénéficier les entreprises des retours d'expériences : organiser des rencontres avec des acteurs de PDE en cours de réalisation où déjà en place (PDE multi - sites ou sur une seule entreprise). Il peut s'agir d'actions générales de sensibilisation comme l'organisation de rencontres ouvertes à toutes les entreprises, ou plus ciblée vers une entreprise en particulier.
Etape 3 : Pour les entreprises qui en feraient la demande, apporter une aide à la définition de leur projet : assistance à la conception des questionnaires en direction des salariés destinés à connaître leurs habitudes de déplacements ainsi que leurs attentes, faciliter la connaissance des modes de transport disponibles. Etape 4 : accompagner la démarche d''information des salariés dans l'entreprise par exemple en aidant à la rédaction d'un guide "PDE/mode d'emploi" à l'attention des salariés et en promouvant auprès d'eux les solutions transports identifiées (La présentation du réseau et des dessertes "domicile-travail", l'information sur les titres d'abonnement SITAC, la présentation de trajets cyclables …). Etape 5 : définir des indicateurs de suivi du PDE avec une réactualisation périodique comme par exemple l'élaboration d'une enquête de déplacements pour effectuer des bilans réguliers de l'opération.

PUBLIC CONCERNE
- chefs d'entreprises, directeurs des administrations de la Communauté d'Agglomération - salariés

ACTEURS	
Direction pilote Directions associées	Ce groupe de pilotage pourrait être constitué d'un Elu représentant Cités en Champagne de Mme la Présidente de l'association Avenir 2 roues, de M. le Directeur KEOLIS Châlons-en- Champagne, M. le Délégué au développement durable du groupe La Poste, M. le Directeur de la CCI, un représentant de l'ADEME
Partenaires techniques	
Partenaires financiers	ADEME- Région Champagne-Ardenne- FEDER

PREMIERES PISTES SUR LES INDICATEURS
- Nombre de PDE signés sur l'Agglomération

4ème Orientation
TRANSPORTS

THEMATIQUE 2:
Développement de modes de déplacement alternatifs à l'utilisation de la voiture particulière

Fiche action n°4.2.2
CREATION D'UN SERVICE D'AUTOPARTAGE

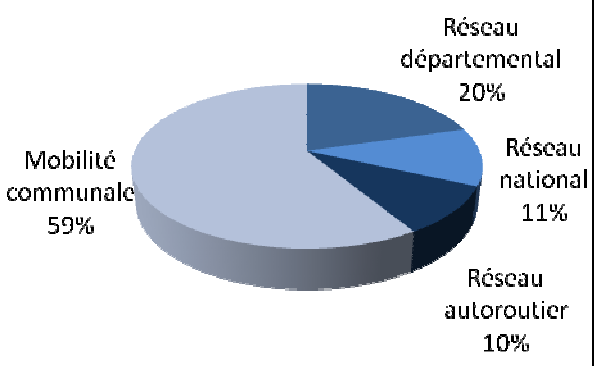
1. OBJECTIFS STRATEGIQUES

L'objectif du protocole de KYOTO est de diviser par quatre d'ici 2050 les émissions de gaz à effet de serre.
Le bilan carbone réalisé par la Région pour le territoire communautaire indique les émissions suivantes liées au secteur des transports.

- **L'approche réseaux routiers** : une analyse linéique par le comptage de la circulation sur les grands axes routiers, prenant en compte déplacements de longues distances, les déplacements liés aux mouvements pendulaire domicile/travail, au transit de marchandises et de personnes sur le territoire.
- **L'approche mobilité communale**: une analyse surfacique par le traitement statistique des déplacements dans les communes, prenant en compte l'ensemble des déplacements de petite proximité (courses, services, loisirs petite distances et une partie des déplacements domicile/travail).

Emissions annuelles totales	111 420	teq CO_2/an
Emissions dues aux réseaux	45 995	teq CO_2/an
Emissions communales	65 425	teq CO_2/an
Déplacement/jour/hab.	11,3	km/j/hab.

Origine des émissions



Un des objectifs de la communauté d'Agglomération est d'agir pour limiter les émissions produites par la mobilité communale et donc de favoriser le développement des nouveaux usages collectifs de la voiture.

2. CONTEXTE ET DIAGNOSTIC

- De nombreuses personnes n'utilisent pas leur voiture (ou seconde voiture) tous les jours car elles se rendent au travail à pied, à bicyclette, à moto ou en transports publics.

Pourtant elles possèdent une voiture pour des utilisations occasionnelles (achats, loisirs, visites, etc.). Cette voiture qui parcourt moins de 8 000 km par an est coûteuse (amortissements, assurances, impôts, place de parc, etc.). Dans cette situation, l'autopartage est une alternative très avantageuse à la possession d'une voiture individuelle

Plutôt que de disposer d'une voiture personnelle qui reste l'essentiel de son temps au parking, l'utilisateur d'autopartage dispose d'une voiture uniquement pour la durée de son besoin. Le reste du temps, la voiture est utilisée par d'autres membres. La diversité d'utilisation, donc de besoins sur des créneaux horaires différents selon les membres, est la clé du succès d'un tel système

Par ailleurs on peut faire le constat que de nombreuses administrations, collectivités locales disposent de leur propre flotte de véhicules de service qui ne sont peut-être pas toujours utilisé de façon optimum notamment en soirée et le week-end

3. DESCRIPTIF DE L'ACTION

Créer un service d'autopartage permettant de mutualiser des flottes de véhicule sur la base d'un service de location de courte durée à des clients inscrits comme abonnés au service.

L'utilisateur peut réserver un véhicule tous les jours 24/24 jusqu'à peu de temps avant son utilisation. À cette occasion, il peut choisir :

- la durée de réservation
- le type de véhicule
- l'endroit où il va prendre possession du véhicule. (si plusieurs sites)

La réservation peut se faire par différents moyens (téléphone, internet, SMS, etc.).

La prise de possession du véhicule se fait de manière automatique "sans guichet" notamment avec une carte d'accès électronique qui déverrouille les portières ;

La restitution du véhicule se fait aussi de manière automatique. Ainsi les véhicules peuvent être empruntés et restitués à n'importe quelle heure du jour ou de la nuit.

Normalement, les véhicules sont stationnés sur une station fixe: on les prend et on les ramène au même endroit.

Les différentes locations sont facturées périodiquement sur la base :

- du type de véhicule,
- de la durée de réservation,
- de la distance parcourue.

Les tarifs horaires et/ou kilométriques et les éventuels frais d'abonnement comprennent l'ensemble des coûts liés au véhicule :

Ce service peut-être mis en place par différents opérateurs publics et/ou privé par exemple sur la base d'une charte de labellisation élaborée par la Communauté d'Agglomération ou via une société coopérative d'intérêt collectif (SCIC).

Les voitures constituant les flottes d'autopartage sont des véhicules propres (référentiel à définir)

On peut également imaginer que diverses administrations mutualisent l'utilisation de leur flotte de véhicules pour un usage privé le soir et le week-end. Dans cette hypothèse les conditions d'organisation et de gestion du parc sont à inventer. On peut aussi imaginer que les administrations fassent directement appel au service d'autopartage et qu'elles réduisent d'autant leur flotte de véhicules.

En fonction des hypothèses retenues, la localisation des sites de stationnement est à définir (peut être gare, centre-ville et site du Mont Bernard cf: fiche action intermodalité)

4. ACTEURS	
Direction pilote Directions associées	CAC ADEME
Partenaires techniques	Réseau France-autopartage
Partenaires financiers	

5. CALENDRIER PREVISIONNEL

6. INDICATEURS & MODES D'EVALUATION PROPOSES
Rédaction du cahier des charges préalable au lancement de l'opération ou d'une charte de labellisation. Nombre de véhicules à disposition Statistiques liées à la location (nombre, kilomètres, durée etc)

4ème Orientation
TRANSPORTS

THEMATIQUE 2:
Développement de modes de déplacement alternatifs à l'utilisation de la voiture particulière

Fiche action n°4.2.3
AMENAGEMENT D'UN POLE MULTIMODAL A LA GARE DE CHALONS-EN-CHAMPAGNE

1. OBJECTIFS STRATEGIQUES

L'intermodalité désigne l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement. Cette définition peut s'appliquer au transport de personnes.
On emploie le terme de multimodalité pour envisager plusieurs déplacements ou chaînes de transports distincts empruntant chacun un mode ou une combinaison de modes différents.

Afin de faciliter les déplacements de l'usager autrement qu'en voiture particulière, il faut aménager des sites d'interfaces entre les différents modes de transports.

La gare est déjà naturellement le lieu de convergence entre les transports en commun, les voitures et le train.

On peut toutefois mieux organiser l'interconnexion entre les transports en commun, sécuriser le stationnement des vélos, améliorer l'information et concevoir l'accès à une offre de proximité de services annexes.

2. CONTEXTE ET DIAGNOSTIC

La place de la gare va prochainement faire l'objet de travaux importants.

Malgré la présence devant celle-ci ou à proximité: des taxis, de la ligne TER Châlons/Troyes, des transports urbains et de l'aménagement récent d'un parc de stationnement vélos, l'interface entre les offres de transport et sa lisibilité est à améliorer

3. DESCRIPTIF DE L'ACTION

- organiser une desserte de bus sur la place de la gare (une ligne), sans doute par la déviation de la ligne 4

- améliorer la signalétique et le marquage au sol afin de bien indiquer aux usagers la localisation de l'arrêt bus situé à quelques centaines de mètres de la place de la gare (lignes 1 et 7 du réseau)

- sécuriser le parking à vélos pour permettre aux usagers de la SNCF de stationner leur cycle en toute confiance

- mettre en place, dans le hall de la gare ou à proximité immédiate un véritable pôle d'informations multimodales qui permettra non seulement à l'usager de se renseigner sur les différents horaires des tansports collectifs, mais aussi d' organiser son parcours en fonction de la chaine de déplacement disponible et d'avoir accès à des sites de réservations covoiturage, d'autopartage, de location de vélos. (il peut s'agir de la mise en place d'une borne d'information internet avec système de réservation)

Compléter, si nécessaire, l'offre de services par le stationnement à proximité de la gare de véhicules en autopartage, voir d'un petit parc de vélos en location.

L'ancien bâtiment du centre de tri postal (en briques rouge) pourrait regrouper un certain nombre de ces services

4. ACTEURS

Direction pilote Directions associées	Ville de Châlons dans le cadre de l'aménagement de la ZAC de la Gare
Partenaires techniques	SNCF, CAC, SITACBUS, Région, STDM, Taxis
Partenaires financiers	FEDER

5. CALENDRIER PREVISIONNEL

6. INDICATEURS & MODES D'EVALUATION PROPOSES

Validation d'un projet partagé par les différents acteurs
Suivi des travaux de la place de la gare

4ème Orientation
TRANSPORTS

THEMATIQUE 2:
Développement de modes de déplacement alternatifs à l'utilisation de la voiture particulière

Fiche action n°4.2.4
AMENAGEMENT D'UN POLE MULTIMODAL EN CENTRE VILLE DE CHALONS-EN-CHAMPAGNE

1. OBJECTIFS STRATEGIQUES

L'intermodalité désigne l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement. Cette définition peut s'appliquer au transport de personnes.
On emploie le terme de multimodalité pour envisager plusieurs déplacements ou chaînes de transports distincts empruntant chacun un mode ou une combinaison de modes différents.

Afin de faciliter les déplacements de l'usager autrement qu'en voiture particulière, il faut aménager des sites d'interfaces entre les différents modes de transports.

2. CONTEXTE ET DIAGNOSTIC

Le centre ville est un site important d'échange puisque coexistent les piétons, le cœur du réseau SITACBUS, des lignes régulières de la STDM, des parkings souterrains et de surface

On peut mieux faciliter l'interconnexion entre ces différents modes transports notamment en améliorant l'information, en organisant le stationnement des vélos et en facilitant le recours à des services annexes

3. DESCRIPTIF DE L'ACTION

- négocier avec le délégataire du parking souterrain de l'EHV, l'aménagement d'un espace sécurisé permettant le stationnement des vélos. Actuellement l'accès leur est interdit.

- organiser un stationnement de véhicules en autopartage soit au parking souterrain soit au parking de surface des viviers. On peut imaginer que le soir et le week-end que le parc de véhicules mis à disposition soit complété par les véhicules de service de la ville de Châlons ou bien que la ville fasse directement appel à de l'autopartage et réduise d'autant sa flotte de véhicules.

- compléter l'information disponible à l'agence Tissier du Sitac par la mise à disposition d'une borne internet permettant d'avoir directement accès à de l'information relative aux transports de personnes: horaires bus, train, centrale de mobilité, réservation covoiturage et autopartage.

4. ACTEURS	
Direction pilote Directions associées	?
Partenaires techniques	Délégataire parking souterrain, SITAC, services technique ville de Châlons
Partenaires financiers	

5. CALENDRIER PREVISIONNEL

6. INDICATEURS & MODES D'EVALUATION PROPOSES
- point de la négociation avec le délégataire du stationnement payant - si stationnement effectif, nombre de vélos stationnés - rédaction d'un cahier des charges si mise en place d'un service autopartage. - mise en place d'une borne d'information à l'agence SITAC BUS et comptabilisation de son utilisation

4ème Orientation
TRANSPORTS

THEMATIQUE 2:
Développement de modes de déplacement alternatifs à l'utilisation de la voiture particulière

Fiche action n°4.2.5
INTENSIFIER LA COMMUNICATION POUR FAVORISER LE COVOITURAGE

1. OBJECTIFS STRATEGIQUES

Favoriser le recours au covoiturage pour des trajets réguliers mais également pour des déplacements événementiels.

2. CONTEXTE ET DIAGNOSTIC

La Communauté d'Agglomération a apporté une aide financière à l'association Club biseness 51 qui a créé le site internet de covoiturage E déplacements.
Ce site, met en relation des personnes qui se déplacent essentiellement dans un périmètre Châlons/Reims/Epernay et plutôt sur des trajets réguliers de type domicile-travail.
L'association comptabilise une cinquantaine d'utilisateurs du site et son souhait est d'arriver, à court terme, à doubler ce chiffre.

Pour parvenir à cet objectif, il est nécessaire d'intensifier la communication et de développer le covoiturage évènementiel qui permettrait de faire connaître davantage le service.

3. DESCRIPTIF DE L'ACTION

-Promouvoir le site E déplacement en direction des administrations et des entreprises qui souhaitent mener un plan de déplacement entreprises, afin qu'il soit pris en compte dans les solutions de déplacement.

- Permettre un lien vers le site E déplacement à partir de la centrale de mobilité régionale (La communauté d'Agglomération est partenaire de la Région dans la mise en place de la centrale de mobilité qui est un système commun d'information visant à faciliter le déplacement des voyageurs sur le territoire régional en renforçant la pratique des transports pour une mobilité durable)

-Développer un partenariat de communication avec l'association Club biseness 51 afin de promouvoir le site E Déplacements qui favorisera des solutions covoiturage pour les déplacements événementiels : par exemple le festival Furies, le festival des Musiques d'Ici et d'Ailleurs, la foire exposition et plus généralement l'ensemble des manifestations sportives et culturelles qui se déroulent sur l'Agglomération.

4. ACTEURS	
Direction pilote Directions associées	Directions communication CAC/Villes Association E Déplacement Office de tourisme CCI UCIA
Partenaires techniques	Organisateurs des diverses manifestations
Partenaires financiers	

5. CALENDRIER PREVISIONNEL

6. INDICATEURS & MODES D'EVALUATION PROPOSES
Nombre de personnes inscrites sur le site E déplacements Nature des trajets réalisés Nombre de partenaires